



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 356]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 13, 2017/भाद्र 22, 1939

No. 356]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 13, 2017/BHADRA 22, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 4 अगस्त, 2017

सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से आदेश सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा अधिसूचित दरमान में कुछ विसंगतियों को सुधारने के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई, 2017 के 21वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित मामला सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी में दरमान अधिसूचित करते हुए एक आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 पारित किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र, असाधारण (भाग III खंड 4) में 24 जनवरी 2017 को राजपत्र सं. 29 द्वारा अधिसूचित किया गया था।

2.1. इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 फरवरी 2017 द्वारा उल्लेख किया है कि उसने संशोधित दरमान में कुछ मदों/शर्तों में विसंगतियाँ देखी हैं। इसके अलावा, जेएनपीटी ने अनुरोध किया है कि दरमान के 4 दशमलवों में भारतीय रुपये में निर्दिष्ट प्रशुल्क को दरमान में 2 दशमलवों में पूर्णांकित किया जाए।

2.2. तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 मार्च 2017 द्वारा दरमान के संबंध में देखी गई कुछ अतिरिक्त विसंगतियाँ दर्शाई हैं। इसके अलावा, उक्त पत्र द्वारा, जेएनपीटी ने अपने दरमान में कुछ नए प्रावधान जैसे सभी अम्लों के लिए घाटशुल्क दरों का निर्धारण, असंख्यांकित रसायनों के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण, 'दिवस' की परिभाषा, 'अति-आयामीय कार्गो' की परिभाषा में संशोधन, 'बिटुमेन' के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करना शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है।

3.1. विचार करते हुए कि जेएनपीटी ने नई प्रशुल्क मदों के निर्धारण का प्रस्ताव किया है, हमने हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2017 और अनुस्मारकों दिनांक 6 जून 2017 और 6 जुलाई 2017 द्वारा जेएनपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है कि राजस्व जो कार्गो मदों के अतिरिक्त होने पर पत्तन को उपार्जित होगा 31 मार्च 2019 तक वैध प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते हुए प्रशुल्क आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 में सुविचारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के भीतर होगा।

3.2. इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 जुलाई 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया है कि समग्र यातायात और तदनुसूची एआरआर में कोई परिवर्तन नहीं होगा और अतिरिक्त कार्गो की वजह से सृजित राजस्व का एआरआर पर अमहत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा।

4.1. पत्तन के प्रस्ताव के विश्लेषण पर, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- (i). जेएनपीटी ने अब कुछ विसंगतियों में सुधार करने का प्रस्ताव किया है जोकि स्वयं जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान में मौजूद थीं जैसे — पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के सभी स्लैबों के लिए एकल दर का निर्धारण, 8-15 दिनों के बीच पत्तन में पड़े आईसीडी कंटेनर के लिए विराम समय प्रभारों का अ-निर्धारण आदि। इसके अलावा, जेएनपीटी ने अपने दरमानों में कुछ नए प्रावधान जैसे — सभी अम्लों के लिए घाटशुल्क दरों का निर्धारण, असंख्यांकित रसायन, दन की परिभाषा आदि शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, जेएनपीटी द्वारा भारतीय रुपये प्रशुल्क दरों की दरों को 2 दशमलवों में पूर्णांकित करने का अनुरोध किया गया है। चूकवश जेएनपीटी के दरमान में कुछ त्रुटियाँ हो गई हैं।
- (ii). खंड 3.3.1. (ई) में निर्धारित कंटेनरों के लिए शटआउट प्रभारों की दर में वृद्धि के लिए जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर शटआउट कंटेनरों से आय पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा यथा सुविचारित दरों को दरमानों में निर्धारित किया गया है। अतः, इस संबंध में कोई परिवर्तन/संशोधन नहीं किया गया है, जैसाकि अब जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है,
- (iii). गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के दरमानों (एसओआर) में यथा विनिर्दिष्ट बताए गए खंड 3.3.6 (ग) में 45' कंटेनरों के लिए 'अंतर टर्मिनल स्थानांतरण' के लिए प्रभार विनिर्दिष्ट करने के लिए जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में, यह कहना है कि 45' कंटेनर के लिए दर जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित नहीं की गई है, क्योंकि इसे पत्तन द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया था। जीटीआईपीएल के दरमान में भी, 45' कंटेनर के लिए दर निर्धारित नहीं की गई है। अतः, 45' कंटेनरों के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए जा सके। जेएनपीटी राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए इस संबंध में प्रस्ताव दाखिल कर सकता है।
- (iv). जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में कि खंड 2.2 (ई) में 'पाइलटों के लिए रद्दीकरण प्रभार और विराम प्रभार' की दरों में वह वृद्धि नहीं की गई जिसका पत्तन द्वारा अनुरोध किया गया था, यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की गणना में जेएनपीटी द्वारा यथा सुविचारित दरें दरमान में निर्धारित की गई हैं। अतः, इस संबंध में परिवर्तन/संशोधन नहीं किया गया है, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा अब प्रस्ताव किया गया है।
- (v). 'आधार तेल' के लिए यथा लागू प्रशुल्क दर के साथ खंड 5.2 के क्र.सं. 6 में नई प्रशुल्क मद 'बिटुमेन' शामिल करने के लिए जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में, यह कहना है कि जेएनपीटी ने अपने आय परिकलन में बिटुमेन के लिए यातायात और दरों का प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए, बिटुमेन के लिए दर निर्धारित नहीं की गई है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, जेएनपीटी ने स्पष्ट नहीं किया है कि क्या 'आधार तेल' का प्रशुल्क 'बिटुमेन' के लिए लागू किया जा सकता है। अपेक्षित सूचना के अभाव में, 'बिटुमेन' के लिए पृथक दर निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया है।
- (vi). जेएनपीटी द्वारा इंगित सभी अन्य विसंगतियों और दरमान में चूकवश त्रुटियों को सही कर दिया गया है।

4.2. चूंकि कई भारतीय रुपया प्रशुल्क दरों में दो दशमलवों में भारतीय रुपये के निर्धारण के कारण परिवर्तन किया जाएगा, इसलिए यह उचित महसूस किया गया है कि जेएनपीटी के मामले में संशोधित दरमान अधिसूचित किया जाए। संशोधित दरमान में विभिन्न टाइपलेखन संबंधी त्रुटियों को भी सही किया जाएगा जिसके बारे में जेएनपीटी द्वारा इंगित किया गया है।

4.3. जेएनपीटी के लिए संशोधित दरमान अनुबंध रूप में संलग्न किया गया है।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./217/17]

अनुबंध**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास****दरमान****अध्याय — I****1.1. परिभाषाएँ— सामान्य**

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “अंतर्देशीय पोत” अर्थात् अंतर्देशीय पोत अधिनियम, 1917 के प्रावधानों के अधीन ऐसा पंजीकृत कोई पोत होगा।
- (iii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iv). “कोल्ड मूव” अर्थात् प्रचालन में मुख्य इंजिनों के बिना पोतों का संचलन होगा।
- (v). “जोखिमपूर्ण केमिकल” अर्थात् और पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 और नियमावली, समय-समय पर यथा लागू, के अधीन तैयार किए गए जोखिमपूर्ण केमिकल्स नियमावली, 1989 के उत्पादन, भंडारण और आयात के अनुसूची-1, अनुसूची-2 और अनुसूची-3 के अधीन उल्लिखित केमिकल्स शामिल होंगे।
- (vi). “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन की सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र होगा।
- (vii). “पत्तन सीमा” अर्थात् भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4 (2) के अनुसार भारत के राजपत्र में केन्द्रीय सरकार द्वारा यथा अधिसूचित पत्तन की बहारी सीमाएं होंगी।
- (viii). “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर, जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।
- (ix). “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रावधान के साथ नाशवान सामानों की दुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (x). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् *अंतर्राष्ट्रीय मरीटाइम जोखिमपूर्ण सामान (आईएमडीजी) संहिता* के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल करते हुए कंटेनर होगा।
- (xi). “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर होगा जो यार्ड में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xii). “अति आयातीय कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से परे और स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत के साथ अतिआयातीय कार्गो की दुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल हैं।
- (xiii). “शट आउट कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना नम्बर अर्थात् वीआईएन नं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). “बैक टू टारुन कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टारुन में ले जाया जाता है।
- (xv). “वीआईएन” का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**(i). पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**

- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

(ii). रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

- (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।

- (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभावी होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (iv). (क). पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे। जहां दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभारों की वसूली भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या उसके सहायक बैंकों या सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा को इसके समतुल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित करके भारतीय रुपये की जाएगी। पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ख). अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में पतन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान *भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक, जैसा भी पत्तन द्वारा समय-समय पर निर्णय लिया जाता है, द्वारा अधिसूचित* बाजार क्रय दर के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे।
- (v). तीस दिनों से अधिक अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तिथि से तीस दिन में एक बार विनिमय दर पर नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में समीक्षा के समय प्रवृत्त समुचित दर के संदर्भ में बिलिंग के आधार में भावी प्रभाव से परिवर्तन किया जाएगा।
- (vi). देयताओं के परिकलन करने के प्रयोजनार्थ, यूनिट भार 1 टन या 1000 किलोग्राम, यूनिट की माप प्रमात्रा 1 घन मीटर तथा बल्क द्रवों के लिए यूनिट का क्षमता माप 1000 लीटर होगा।
- (vii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे। थर्मल कोयले तथा कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क तथा लौह-अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज तट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत जहाज तट अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड से/तक एवं भंडारण यार्ड तक/से घाट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (घ). किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संवाहित कार्गो/कंटेनर इस रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे।
- (viii). विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज:
- (क). इस दरों के मान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, जेएनपीटी विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

- (ग). पत्तन द्वारा भुगतान में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से 20 दिन आगे से की जाएगी।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना वीओसीपीटी द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथाविनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है।
- (ix). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x). किसी व्यक्ति मद के सकल भार या प्रमात्रात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के खंड को 0.5 यूनिट माना जाएगा। तथा 0.5 तथा उससे अधिक के खंडों (भिन्नो) को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xi). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xii). (क). जहां कहीं किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं होगा, जेएनपीटी टीएएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
- (ग). अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित की जानी चाहिए; और, इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ता(उपयोक्ताओं) द्वारा परस्पर सहमति से किया जाना चाहिए।
- (घ). टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्य तौर पर केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर तब तक स्वीकार्य होगा जब तक कि पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के साथ यह अधिक होगी।
- (xiii). (क). दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसकी प्रकार, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर की हैं। जेएनपीटी, यदि वह चाहे, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रियायतें अनुमत कर सकता है।
- (ख). जेएनपीटी, यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे योक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।
- बशर्ते पत्तन न्यास सार्वजनिक रूप से ऐसे निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के योक्तिकीकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसे निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xiv). (क). दरमान प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन जेएनपीटी द्वारा दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मान अर्जित किए जाने के अधीन है। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमान में कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- (ख). पत्तन को संबद्ध उपयोक्ताओं तथा प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए इसके द्वारा प्रतिवर्ष अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः ही दरमान से सूचकांकित करेगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से सूचकांकित दरमान लागू करेगा। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।
- (xv). आरओ-आरओ जलयान के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों पर 80 प्रतिशत छूट 20 सितम्बर 2016 से दो वर्षों की अवधि के लिए प्रदान की जाएगी।
- (xvi). पत्तनों में भीड़ कम करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन की सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए, कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए कम प्रभार वसूल किए जा सकते हैं और नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जा सकती है।

1.3. कार्यनिष्पादन मानक:

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक
1	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i) कंटेनर	27000
	(ii) शुष्क बल्क	4198
	(iii) द्रव्य	7328
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	18.50
2	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोत-पत्तन खाते के औसत वापसी समय (दिनों में)	1.72
(ख)	पोत-पत्तन खाते के औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.16

अध्याय— II
पोत संबंधित प्रभार

2.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची:

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी		उसी पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (₹ में)	
1	(क) बल्क कैरियर	0.1876	4.93	प्रभार पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।
	(ख) कंटेनर पोत	0.1449	3.79	
	(ग) कार कैरियर पोत (आरओ-आरओ)	0.0938	2.45	
2	उन ऊपर कवर किए गए से इतर 20 टन और अधिक के पोत (फिशिंग नावों के सिवाय)	0.1449	3.79	- सम -
3	स्टीम अथवा अन्य अभियांत्रिक साधनों द्वारा प्रोपेल्ड टग नावें और नदी नावें	0.1449	3.79	- सम -
4	ऑफ-शोर पोत	---	1.27	- सम -

टिप्पणियां:

- (1). (i). जवाहरलाल नेहरू के पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताएं प्रासंगिक पोत समूह के स्थान पर निर्दिष्ट दर पर अपनी कुल जीआरटी पर निर्धारित की जाएंगी।
(ii). पत्तन में प्रवेश किए जाने के समय पोत की स्थिति के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी रूप में पत्तन देयताएं लागू होंगी।
- (2). किसी पोत के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वालों से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (3). पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु उसमें कोई कार्गो अथवा यात्री नहीं उतारने अथवा लेने वाला (ऐसे जलयान से उतारे गए माल अथवा दोबारा चढ़ाए गए माल की शुरुआत से जो मरम्मतों के प्रयोजनों के लिए जरूरी हों) पत्तन देयताओं के केवल 50 प्रतिशत के साथ प्रभारित किया जाएगा जिससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपर्युक्त दरों के 50 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे:
 - (i). मरम्मतों के लिए पत्तर में प्रवेश करने वाला पोत, बंकरों में शुष्क गोदीकरण, प्रावधान अथवा पानी अथवा माल के बदलाव के लिए अथवा क्रू के किसी बीमार सदस्य को उतारना और बिना यात्री अथवा कार्गो लिए पत्तन से नौचालन।
 - (ii). टेलीग्राफ पोत।
- (5). (i). पत्तन में लाए जाने वाले कार्गो अथवा सम्पत्ति के साथ डिस्ट्रेस में पोत से पूर्ण पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।
(ii). पत्तन में लाए गए किसी कार्गो के बिना डिस्ट्रेस में पोत से पत्तन देयताओं का 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (6). खाली और/अथवा लदा हुआ फ्लीटिंग लैश बार्ज पिक अप करने के लिए 'सेकंड कॉल' करने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परन्तु कोई कार्गो अथवा यात्री उतारते अथवा लेते नहीं हैं, और कोई पत्तन देयताएं प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
- (7). पृथक्कृत ब्लास्ट के साथ तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्तियां' कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए अपने सकल टनभार में लिया जाएगा।
- (8). एमबीपीटी पत्तन देयताएं:

प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी	उसी पोत के मामले में प्रायः प्रभार्य देयता
एक पोत, जो मुम्बई पत्तन सीमाओं में प्रवेश करता है, परन्तु एम्बीपीटी के लिए कोई कार्गो अथवा यात्री उतारा अथवा लिया नहीं जाता है (मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जैसा भी जरूरी हो कार्गो की ऐसी उतराई और पुनः नौभरण की शुरुआत के साथ)।	एम्बीपीटी दरमान में समय-समय पर यथा निर्धारित पत्तन देयताओं का 18 प्रतिशत।	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

2.2. क. पाइलट-सह-टनभार शुल्क की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.3222	8.44
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	9666 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 0.2582 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 2,53,323 प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + रु. 6.75 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
3	60000 जीआरटी से अधिक	17412 अ.डा. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.2259 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 4,55,901/- प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + रु. 5.91 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

2.2. ख. उसी टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.0575	1.65
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	1725 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 0.0460 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 49,584/- प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + रु. 1.31 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
3	60000 जीआरटी से अधिक	3105 अ.डा. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.0402 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 88,854/- प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + रु. 1.15 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

2.2. ग. एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची (22 ख से इतर)

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	प्रथम 30000 जीआरटी	0.1613	4.22
2	30000 से अधिक 60000 जीआरटी तक	4839 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 0.1290 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 1,26,600/- प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + रु. 3.38 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
3	60000 जीआरटी से अधिक	8709 अ.डा. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.1129 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	रु. 2,27,880/- प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + रु. 2.95 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

टिप्पणियाँ:

- (1). अनुसूची में यथा निर्दिष्ट हारबर के अन्तर और बाहर पोतों के पाइलटिंग-सह-टोविंग के लिए प्रभार्य उपर्युक्त प्रभार में 'पत्तन सुविधा' के लिए एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी प्रचालन और पोतों के स्थानांतरण के लिए पाइलटों तथा टगों और अन्य क्राफ्ट की सेवाएं शामिल हैं। पोतों/टर्मिनलों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।

- (2). पत्तन में प्रत्येक दौरो के लिए पाइलटेज – टोवेज शुल्कों के लिए अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 256.13 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए ₹0 6712.73 होगी।
- (3). पाइलटेज-सह-टोवेज प्रत्येक लैग अर्थात् विदेशगामी अथवा तटीय पर पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की अंतर्गामी और बहिर्गामी लैग के लिए निर्धारित दरों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (4). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (i). “पत्तन की सुविधा” निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :
- (क). अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकषण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा।
- (ख). अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन सुविधा” माना जाएगा।
- (ग). जब भी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण करना” के रूप में माना जाएगा।
- (घ). जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” के रूप में माना जाएगा।
- (ङ). जब भी किसी पोत को जोखिमपूर्ण कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” के रूप में माना जाता है।”
- (ii). जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा” के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
- (क). कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।
- (ख). विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
- (ग). पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

2.2. घ. कोल्ड मूव प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर
क)	यदि पोत कोल्ड मूव के रूप में लाया और वापिस लिया जाता है।	सामान्य दरों का दोगुना।
ख)	यदि पोत में इंजिन शट ऑफ के साथ एक ओर कोल्ड मूव हो और चालित इंजिनों के साथ दूसरी ओर सामान्य मूव।	सामान्य दरों का डेढ़ गुना
ग)	कोल्ड मूव के साथ कोई स्थानांतरण	सामान्य दरों का दोगुना

2.2. ङ. पाइंटों के लिए रददीकरण प्रभार और विराम प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (₹0 में)
1	क) 4 घंटों से अधिक के नोटिस के साथ पाइलट की माँग का रददीकरण।	शून्य	शून्य
	ख) चार घंटों से कम के नोटिस पर पाइलट की सेवाओं के लिए माँग कर रददीकरण	76.12	2183.16

2	वह बुकिंग अवधि जिसके लिए माँग की जाती है, से 30 मिनटों से अधिक के लिए पाइलट को रोके रखना।		
	(क) प्रथम घंटे के लिए	76.12	2183.16
	(ख) अनुवर्ती घंटों अथवा उसके भाग के लिए	38.06	1091.58

2.2. च. टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेज	0.1191	3.13

टिप्पणी: जेएन पत्तन में प्रत्येक दौरे के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 170.50 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में रु० 4468.48 होंगे।

2.3. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	जेएनपीटी बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए		
	उतराई जेट्टी सहित सभी बर्थ	0.0050	0.12
2	लंगरगाह बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	0.0024	0.05

2.4. ताजा पानी प्रभारों की अनुसूची (पोतों को उनके उपयोग के लिए आपूर्ति किए गए पानी के लिए):

क्र.सं.	विवरण		दर प्रति मीट्रिक टन
1	विदेशगामी पोत	अ.डा.	3.4101
2	तटीय पोत	रु०	89.37
3	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रु०	89.37

2.5. कूड़ा संग्रहण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	जलयान/किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्ट में कूड़ा संग्रहण का दौरा दर प्रति जलयान/किराये पर लिया गया पत्तन
1	जलयानों तथा किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्टों के संग्रहण के लिए प्रभार	रु०	676.61

टिप्पणियाँ:

- (1). विदेशगामी नाव/बार्ज के मामले में अ.डा. 0.2482 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर अथवा तटीय नाव/बार्ज अथवा कोई भी जेएनपीटी बर्थों के किसी देशी क्राफ्ट अधिग्रहण अथवा किन्हीं बर्थों के समीप स्टीमर बर्थ के ओवर साइड प्रचालन में सहयोग करने अथवा कार्गो प्रचालन के प्रयोजनों के लिए लंगरगाह अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजन मामले में रु० 6.50 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (2). छोटे क्राफ्टों (*), यात्री लॉचों अथवा जेएनपीटी द्वारा किराये पर लिए गए से इतर देशी क्राफ्टों, उतराई जेट्टी पर मूरिंग अथवा किसी अन्य बर्थ के मामले में रु० 170.50 प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
*(छोटा क्राफ्ट अर्थात् 20 मीटर से अनाधिक लम्बाई के पोत)।
- (3). (i). पोतों को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए गए बिना कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण करने की अनुमति दी जाएगी:
(क). कंटेनर/कार कैरियर पोत – 2 घंटे
(ख). उपर्युक्त (क) पर पोतों से इतर – 4 घंटे
(ii). कंटेनर पोत के मामले में कार्गो प्रचालन कंटेनर लैशिंग के बाद पूरी तरह से सुविचारित किया जाएगा जिसके लिए 4 घंटे की अवधि लदाई के पूरा होने के बाद अनुमति दी जाएगी।

- (iii). चावल, गेहूँ और सीधे कम हुए लोहे के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन इनरटिंग/धूमिकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा किया माना जाएगा। धूमिकरण, इनरटिंग और सर्वेक्षण के लिए अनुमत समय लदाई प्रचालनों के पूरा होने के बाद 24 घंटे रूप में गिनती की जाएगी।
- (iv). लिक्विड कार्गो के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन पिनिंग आउट/फलशिग आउट प्रचालनों के बाद पूर्ण सुविचारित माना जाएगा। फलशिग आउट/पिनिंग आउट के लिए समय उतराई पूरा होने के बाद 8 घंटे परिगणित किया जाएगा जहां जलयान उपस्कर शामिल है।
- (v). सभी पोत बर्थ के समीप आने वाले जलयान से नीचे विनिर्दिष्ट अनुसूची समय के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू करेगा जो दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आते हैं नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित वसूल किया जाएगा।
- क) बल्क टैंकर पोत साढ़े तीन घंटे
- ख) सभी अन्य पोत 1 घंटा
- (vi). जब पत्तन अपने प्रचालन के लिए तैयार हो तब पोतों के पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाओं को निष्क्रिय किए जाने की वजह से नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय होने का अर्थ होगा दो घंटों से अधिक के लिए लगातार कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के किसी कारण से स्थगन/रोकना होगा।
- (vii). लिक्विड कार्गो जैसे फरनेस ऑयल, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, ल्यूब ऑयल के विसकल ग्रेड ढोने वाले पोतों पर 20 घंटे प्रतिदिन के प्रभावी कार्य के लिए निम्नलिखित औसत उतराई दरें सुनिश्चित एवं व्यवस्थित करने के लिए ऑन बोर्ड पर्याप्त हीटिंग व्यवस्थाएं करनी होंगी।
- (क). फरनेस ऑयल 400 मी.ट. प्रति घंटा
- (ख). कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक 300 मी.ट. प्रति घंटा
- (ग). ब्राइट स्टॉक 40 मी0ट0 प्रति घंटा

यदि यह देखा जाता है कि बर्थ में लिए गए पोत कार्य परिस्थितियों में सही हीटिंग व्यवस्थाएं नहीं करतो हैं और उतराई दर ऊपर विनिर्दिष्ट दरों से कम रहती है तो जेएनपीटी के पास यह अधिकार होगा कि यदि कोई अन्य पोत बर्थिंग के लिए प्रतीक्षा कर रहा है किसी अन्य पोत में पोत एजेंट के लागत और जोखिम पर पोत को खींचा जाएगा अथवा नीचे टिप्पणी (viii) पर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करना, यदि पोत को उतराई जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

- (viii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार ऊपर उल्लिखित निर्धारित घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा नीचे यथा उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. मै)	तटीय पोत (रु0 मै)
1	6 घंटों तक	0.0511	1.34
2	6 घंटों से अधिक परन्तु 12 घंटों तक	0.1534	4.02
3	12 घंटों से अधिक परन्तु 18 घंटों तक	0.3068	8.03
4	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	0.4092	10.71

- (ix). ऊपर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोतों का निष्क्रिय होना पत्तन पर अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और कार्गो प्रचालन शुरू होने से पहले अथवा कार्गो प्रचालन के दौरान अथवा कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद बरसात पर आरोप्य हो।
- (x). यदि बर्थ को तत्काल आवश्यकता न हो, तो पत्तन अपने विवेक पर, पोत को उस समय तक कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण की बिना दंडात्मक बर्थ किराये की अनुमति दे सकता है। इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4) (क). वहां पर एक समय सीमा होगी जो बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया नौचालन के लिए पोत द्वारा अपने तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा।

बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह के लिए अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।

- (ख). झूठे सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष "दंडात्मक बर्थ किराया" होगा।

"झूठा सिग्नल" पाइलट बुक किए के समय अथवा पाइलट बोर्डिंग के समय पर पोत नौचालन के लिए असमर्थ होता है इस रूप में परिभाषित किया गया है, यदि पाइलट बुकिंग समय पर बोर्ड पर आ जाता है परन्तु पोत निम्नलिखित कारणों में से किसी कारण की वजह से बुक किए गए समय के बाद पोत नौचालन होता है:

1. अपूर्ण कार्गो प्रचालन जिसमें प्रशीतन कंटेनरों की लैशिंग तथा जांच करना और कागजी कार्यवाही शामिल है।
2. अपर्याप्त जीएम (मेटासेन्ट्रिक हाइट)

3. मुख्य इंजिन अथवा किसी अन्य मशीन का खराब होना जो अमूरिंग प्रचालनों/नौचालन को प्रभावित/विलंबित कर सकते हैं।
 4. जलयान के मेनोवरिंग करेक्टोरिसटिक्स के अनुसार पूरी बिजली का उपलब्ध नहीं होना।
 5. जलयान से संबंधित पत्तन के सभी देय जिनकी अदायगी नहीं की गई हो।
 6. मूल वैध पत्तन निकासी बोर्ड पर नहीं हो।
 7. स्वास्थ्य जाँच का प्रमाणपत्र बोर्ड पर नहीं हो।
 8. आग्रजन एनओसी बोर्ड पर नहीं हो।
 9. पत्तन अथवा सांविधिक नियमों, विनियमों और अपेक्षाओं में से किसी का अनुपालन नहीं किया गया हो।
 10. पोत के न्यूनतम सुरक्षा मैनिंग प्रमाणपत्र के अनुसार बोर्ड पर सभी क्रू नहीं हों।
 11. नौचालन रद्द करने के परिणामस्वरूप घोषित मसौदा से इतर वास्तविक ड्राफ्ट।
 12. नेविगेशनल उपस्कर प्रचालन में नहीं हों।
 13. पोत/पोत एजेंटों पर आरोप्य कोई अन्य कारण।”
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (घ). बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (5). बर्थ किराये की वसूली के लिए 1 घंटे की अवधि पोत द्वारा बर्थ/जेटी/लंगरगाह बर्थों द्वारा अधिग्रहीत किए जाने के समय से गिनती की जाएगी। बर्थ किराया प्रभार समेकित प्रभार हैं जिनमें रविवारों तथा अवकाश दिवसों सहित सामान्य स्थानांतरण घंटों से अधिक कार्य शामिल है।
- (6). वरीयता बर्थिंग के लिए, एक दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- (7). तटीय पोतों के लिए वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देश:
- (i). “तटीय पोत” ऐसे किसी पोत के रूप में परिभाषित किया गया है जो केवल भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में अन्य किसी पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में नियोजित हो और जहाजरानी महानिदेशालय/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।
 - (ii). महापत्तन शुल्क बल्क/सामान्य कार्गो तटीय पोतों को, कम से कम एक बर्थ, की वरीयता बर्थिंग प्रदान करेंगे ताकि पोतवर्षिक मूल और कार्गो के अंतिम गंतव्य पर ध्यान दिए बिना भारत में एक पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक माल के परिवहन किया जा सके। यह महापत्तनों में पहले से मौजूद तटीय ताप कोयला, यदि कोई हो, के प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ के अलावा होगा।
 - (iii). सभी महापत्तन रियायत अनुबंधों और निजी टर्मिनलों पर विंडो बर्थिंग के मौजूदा आबंटन और पत्तनों द्वारा परिचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों के माध्यम से वरीयता बर्थिंग प्रदान करेंगे।
 - (iv). पीओएल/द्रव कार्गो टैंकरों के मामले में, विभिन्न पत्तनों में यथा प्रचलित ऐसी वरीयताओं के संबंध में मौजूदा पद्धतियां जारी रहेंगी।
 - (v). तटीय पोत जिन्हें वरीयता बर्थिंग प्रदान की गई हो उन्हें वरीयता बर्थिंग प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
 - (vi). तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई रोक नहीं होगी, उपर्युक्त वरीयता पर बर्थ किए गए तटीय पोत के अलावा, यदि यह पत्तन की सामान्य बर्थिंग नीति के अधीन पात्र हो।
 - (vii). तटीय पोतों को तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों की अदायगी करनी होगी भले ही इसे वरीयता पर बर्थिंग किया गया हो अथवा अन्यथा स्थिति हो।
 - (viii). पत्तन को तटीय कार्गो के आवागमन को और सुगम बनाने के लिए पत्तनों के सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर तटीय कार्गो के लिए सिर्फ बर्थों, भंडारण क्षेत्रों तथा गेटों के लिए अभिविहित करने की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।
 - (ix). महापत्तन स्पष्ट रूप से समयसीमा की गणना करेंगे जिसमें तटीय पोत एक पत्तन विशेष में बर्थ किया जाएगा। यह समय सीमा कार्गो तथा बर्थ पर निर्भर करते हुए भिन्न-भिन्न हो सकती है। प्रत्येक महापत्तन को विस्तृत कार्यवाही करनी चाहिए और वह अधिकतम समय सीमा स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए ट्रेड नोटिस जारी करना चाहिए जिसमें तटीय पोत को पत्तन में बर्थ दिया जाएगा। तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों के माध्यम से वरीयता बर्थिंग के संबंध में, महापत्तनों को पीपीपी प्रचालक के साथ विस्तृत चर्चा करनी चाहिए और तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों प्रकाशित करनी चाहिए। उपर्युक्त कार्यवाही और प्रकाशन इन दिशानिर्देशों के जारी होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।
 - (x). पत्तन में एमआईएस तटीय तथा विदेशी कार्गो का अलग-अलग डाटा प्राप्त करेगा। ऐसा प्राप्त किया गया डाटा मॉनीटर किया जाएगा और तटीय तथा विदेशी पोतों के लिए पृथक प्रारूप में पत्तन के साथ-साथ आईपीए और मंत्रालय को आंतरिक रूप से रिपोर्ट किया जाएगा।”
- (8). आस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (9). वरीयता/आस्टिंग वरीयता के लिए मांग के साथ अग्रिम रूप में ‘वरीयता/आस्टिंग वरीयता’ के अनुसार शुल्क वापिस किए जाएंगे यदि बर्थिंग पोत के आगमन टर्न की सामान्य कार्यवाही में ही अनुमत की जाती है।
- (10). उस अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत का स्थिति बदल जाती है, प्रासंगिक वर्ष की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (11). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के प्रभारित नहीं किए जाएंगे, जब एक पोत पत्तन के स्वामित्व वाले उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है।
- (12). शैलो वॉटर बर्थ, पत्तन क्राफ्ट और पत्तन क्राफ्ट जेटी के लिए बर्थ किराया प्रभार:

लागू दरों में 20 प्रतिशत न्यूनतम छूट के अधीन बर्थ किराये की अनुसूची सं. 2.3 इन बर्थों पर लागू होगी। बर्थ किराया प्रभारों के लिए टिप्पणी सं. 1 और 2 भी उपर्युक्त बर्थों पर लागू होगी।

अध्याय- III

कंटेनरों तथा कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

- (i). 20 फीट से कम और तक लम्बाई के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू गिनती किए जाएंगे।
- (ii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iii). 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होंगे।
- (iv). प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों अथवा स्लिंगों की अपेक्षा करने वाले मानक आकार से इतर कंटेनरों से खंड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों के दोगुना वसूल किए जाएंगे। ऐसे कंटेनर में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले कोई अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर/प्रशीतन कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	3592.29	2901.47	2155.38	1740.88
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	1277.62	1277.62	1277.62	1277.62
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	844.00	844.00	844.00	844.00

ख. जोखिमपूर्ण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)	
		विदेशी लदा हुआ कंटेनर	तटीय लदा हुआ कंटेनर
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	4491.18	2695.03
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	1597.84	1597.84
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2244.78	2244.78
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	690.83	690.83

ग. पोतांतरण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)		दर प्रति टीईयू (₹0 में)	
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	4141.00	3589.00	2485.00	2153.00
2	3001 – 6000 टीईयू	3865.00	3313.00	2319.00	1988.00
3	6001 – 9000 टीईयू	3589.00	3037.00	2153.00	1822.00
4	उसके बाद	3313.00	2761.00	1988.00	1656.00

टिप्पणियां:

- (1). यह दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लागू किए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2). मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर रूप में घोषित, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया गया, पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (3). कोचीन पत्तन/तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के बीच संचालित संवर्धनात्मक यातायात पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए स्लाइडिंग मात्रा छूट निम्नलिखित है:-

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	प्रथम वर्ष छूट	दूसरे वर्ष छूट	तीसरे वर्ष छूट	चौथे वर्ष छूट
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001 – 9000 टीईयू	280.00	210.00	140.00	शून्य
9001 – 15000 टीईयू	350.00	280.00	210.00	शून्य

(4). बर्थों से दूर पत्तन ग्राहकों को निःशुल्क मोबाइल हारबर कंटेनर प्रहस्तन क्रेनों और प्रासंगिक उपस्करों के लिए पार्किंग स्थल।

घ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	7184.58	5802.93	4310.75	3481.76
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर क्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	2556.87	2556.87	2556.87	2556.87
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3592.29	3592.29	3592.29	3592.29
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1105.32	1105.32	1105.32	1105.32

ड. शटआउट कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू	
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु०)
1	शटआउट प्रभार	46.0233	2009.90
2	पत्तन में किसी स्थान से घाट और टर्मिनल के भीतर स्थान होने के बावजूद विनियुक्त क्षेत्र में वापसी शट आउट कंटेनर का परिवहन (रु०)	1676.01	1676.01

शट आउट प्रभार निम्नलिखित स्थितियों में वसूल नहीं किए जाते हैं:-

- जब पत्तन के अनुरोध पर दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए शट आउट के साथ पोत नौचालन की अपेक्षा करता है।
- (क). पोत को प्रथम उपलब्ध पर नौचालन करना होगा यदि टर्मिनल प्रचालन पूरे नहीं कर सकता।
(ख). पोत को नौचालन के लिए दबाव डाला है ताकि ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से आने वाले पोत को व्यवस्थित किया जा सके।
- जब क्रेनों की खराबी की वजह से पत्तन द्वारा बोर्ड पर कंटेनर नहीं लादे जा सके थे।
- जब खराब मौसम परिस्थितियों की वजह से कंटेनर ऑन बोर्ड लादे नहीं जा सके।

च. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू			
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु०)	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	बिजली उपभोग और प्रशीतन कंटेनरों का अनुवीक्षण के लिए प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार	5.6924	5.6924	248.70	248.70

टिप्पणी: निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

छ. अन्य प्रदत्त सेवाएं:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन तथा डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण	2347.00	2347.00	2347.00	2347.00
2	सीमाशुल्क जांच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में स्टैकिंग कंटेनरों के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	276.00	276.00	276.00	276.00

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात् स्टीवडोरिंग, ग्रेनाइट क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, कंटेनरों के टेर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन तथा अंशदान शामिल है।

3.3.2. रियायतें:

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, निम्नलिखित रियायतें उनकी अपनी व्यवस्थाओं के साथ विभिन्न प्रचालन करने के लिए पत्तन उपयोक्ताओं पर लागू होगी जब जेएनपीटी उपस्कर खराब हों अथवा उपलब्ध नहीं हों क्योंकि वे अन्य उपयोक्ता के लिए अथवा किसी अन्य कारण के लिए किराये पर लिए जाते हैं।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1. क)	यदि जलयान के गियर जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए उपयोग किए जाते हैं				
	—				
	20' लम्बाई तक	828.29	828.29	497.39	497.39
1. ख)	20' लम्बाई से अधिक	1105.32	1105.32	663.19	663.19
	शैलो डॉक बर्थ में प्रहस्तित पोतांतरण कंटेनर				
	20' लम्बाई तक	414.50	414.50	248.70	248.70
2	20' लम्बाई से अधिक	552.66	552.66	331.60	331.60
	यदि पत्तन उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) नियुक्त करता है—				
	20' लम्बाई तक	414.50	414.50	248.70	248.70
3	20' लम्बाई से अधिक	622.56	622.56	373.86	373.86
	यदि उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग कंटेनरों के लिए अपना उपस्कर लेकर आता है				
	20' लम्बाई तक	346.23	346.23	346.23	346.23
4	20' लम्बाई से अधिक	518.53	518.53	518.53	518.53
	निजी यार्ड से कंटेनर शट आउट पर शट आउट प्रभारों पर रियायत				
	20' लम्बाई तक अ.छा.	24.18	-	633.93	-
4	20' लम्बाई से अधिक अ.छा.	36.27	-	950.90	-

- यदि पत्तन उपयोक्ता कंटेनरों के लैशिंग प्रचालनों के लिए लैशिंग/अनलैशिंग उपलब्ध करवाता है, तो प्रहस्तन प्रभारों में रु० 42.26 प्रति विदेशी कंटेनर और रु० 26/- प्रति तटीय कंटेनर की छूट स्वीकार की जाएगी। रियायत वास्तव में लैश किए गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित किया जाएगा।
- एकल कॉल में 1000 टीईयू से अधिक निष्पादन करने वाला कोई पोत पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों के निम्नलिखित प्रतिशत में रियायत राशि के लिए पात्र होगा:

- 1000 टीईयू से अधिक परन्तु 1200 तक	2%
- 1200 टीईयू से अधिक परन्तु 1500 तक	3%
- 1500 टीईयू से अधिक परन्तु 1800 तक	4%
- 1800 टीईयू से अधिक परन्तु 2200 तक	5%
- 2200 टीईयू से अधिक परन्तु 2600 तक	6%
- 2600 टीईयू से अधिक	7%

3. निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तित टारुन कंटेनरों को वापसी के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगा।

3.3.3. कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार, पत्तन परिसर में भंडारित:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अ. डा.) विदेशी		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में) तटीय	
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक से 40' लम्बाई तक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक से 40' लम्बाई तक
1	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात - लदे हुए				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
2	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात - खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
3	आईसीडी आयात और निर्यात - लदे हुए सड़क द्वारा संचालित				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
4	आईसीडी आयात और निर्यात - खाली सड़क द्वारा संचालित				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
5	आईसीडी आयात और निर्यात - लदे हुए और खाली रेल द्वारा संचालित				
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	3.2797	6.5555	143.04	286.07
	16-30 दिन	3.9515	7.9030	172.30	344.60
	31-45 दिन	7.9030	15.8061	344.60	690.83
	उसके बाद	15.8061	31.6122	690.83	1380.03
6	पोतांतरण - लदे हुए				
	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	11-45 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	उसके बाद	8.9807	17.9615	391.74	785.10
7	पोतांतरण - खाली				
	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	11-30 दिन	4.4904	4.4904	196.68	196.68
	31-45 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
8	शटआउट - लदा हुआ और खाली				
	1-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58

9	बैक टू टाउन - लदे हुए और खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 दिन	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	उसके बाद	17.9615	35.9229	785.10	1568.58

टिप्पणियां:

- (1). कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से नौभरण/डिलीवरी/कंटेनर हटाए जाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त हैं।
- (2). बाद में पोतांतरण कंटेनर स्थानीय रूप से प्रेषण के तरीके को बदल रहे हैं अथवा खाली करने/भरने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन उपर्युक्त मद (6) और (7) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल की जाएंगी।
- (3). बाद में पोतांतरण कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदलते हुए विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य आईसीडी कंटेनर माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (3) और (4) में दरों पर प्रभारित किए जाएंगे। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (4). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए जेएनपीटी में उतरने वाले विदेशी पत्तन से कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5). बाद में सामान्य आयात कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदल रहे हैं जिनपर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि ही प्राप्त होगी। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (6). शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो जाती है।
- (7). अधिक ऊंचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना आकर्षित करेंगे। उपर्युक्त प्रभार सभी प्रकार के प्रभारों जैसे प्रहस्तन, विराम समय, शट आउट आदि के लिए लागू होंगे।
- (9). पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने/खाली करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:—
 - (i). भरण से पहले, विराम समय प्रभार खाली कंटेनरों पर यथा लागू प्रभारित किए जाएंगे।
 - (ii). लदे हुए निर्यात/आयात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार भरण/खाली करना और पत्तन को सूचना के पूरा होने के दिन के अगले दिन से वसूल किया जाएगा।
- (10). नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनर खाली करना पूर्ण होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (11). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (भले ही आयात/निर्यात/पोतांतरण हो) लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई/आगमन के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक वसूल किए जाएंगे:—
 - (i). परेषिती/प्रेषक किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती/प्रेषक परित्याग के ऐसे पत्र को जारी नहीं करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र भी जारी कर सकता है —
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगा और इसे पत्तन परिसर से वापिस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े

गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

- (12). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान जेएनपीटी उसके ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

3.3.4. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

हैच कवर प्रभार

क. हैच कवर खोलना और इसे बदलना :

विवरण	दर प्रति हैच कवर	
	विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु०)
जब इसे घाट पर रखा जाता है	85.36	2236.65
इसे घाट पर रखे बिना	34.13	895.63

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

ख. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर :

विवरण	दर प्रति टीईयू			
	विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु०)	
	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(क) हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 मूव शामिल करते हुए)	28.4232	28.4232	745.42	745.42
(ख) उपर्युक्त (क) से इतर	113.7044	113.7044	2984.91	2984.91

3.3.5. अनिकासित सामानों पर भंडारण प्रभार :

विराम समय प्रभार कार्गो के मामले में वसूल किया जाएगा जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 और 62 के अनुसार बेचे जाते हैं —

विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन (रु० में)
यदि मूल परेषिती कार्गो की डिलीवरी लेने के लिए आगे आता है तो लम्बे समय तक पड़े कंटेनरों से खाली किए गए को ढके गए स्थान में कार्गो का भंडारण	41.41
अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 6वें दिन से 20वें दिन (दोनों दिन सहित) तक भंडारगृह किराया प्रभार। प्रथम 5 कार्य दिवस निःशुल्क हैं।	124.24
अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 21वें दिन से आगे भंडारगृह किराया प्रभार	165.65

3.3.6. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार

क. प्रहस्तन पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के लिए प्रक्रिया :

- जेएनपीटी में उतारे गए कंटेनर और एनएसआईसीटी में उतारे जाने के लिए बंध जेएनपीटी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।
- इसी तरह, एनएसआईसीटी में उतारे गए टीपी कंटेनर और जेएनपीटी में लादे जाने के लिए बंध जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी तथा टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।

ख. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी/एनएस(आई)जीटी के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:

- यदि एक कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी/एनएस(आई)जीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:

जेएनपीटी दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा। इसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी/एनएस(आई)जीटी अपने दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा, और इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण का प्रभार भी वसूल करेगा।

- यदि एक कंटेनर एनएसआईसीटी/एनएस(आई)जीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदाई की जाती

है तो प्रभार निम्नवत् होंगे:

एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन को पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी अपने दरमान के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा; और इसके अलावा, अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु 2081.97 (20' कंटेनर के लिए) और रु 3122.95 (40' कंटेनर के लिए) प्रभार भी वसूल करेगा।

ग. **जेएनपीटी और जीटीआई के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार :**

(i). यदि एक कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और जीटीआई द्वारा अपने टर्मिनल में लदाई की जाती है तो प्रभार निम्नवत् होंगे:

जेएनपीटी दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा। इसी कंटेनर के लिए जीटीआई अपने दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा, और इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण का प्रभार भी वसूल करेगा।

;पद्ध यदि एक कंटेनर जीटीआई द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदाई की जाती है तो प्रभार निम्नवत् होंगे:

जीटीआई अपने दरमान के अनुसार लाइन को पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी अपने दरमान के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा; और इसके अलावा, अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु 1656/- (20' कंटेनर के लिए) और रु 2485/- (40' कंटेनर के लिए) प्रभार भी वसूल करेगा।

3.3.7. अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रभार सभी जेएनपीटी टर्मिनलों पर 20' कंटेनर के लिए रु 400/- और 40' कंटेनर के लिए रु 800/- है।

3.3.8. पत्तन 11 जुलाई 2016 से जेएनपीटी में प्रहस्तित सभी कंटेनरों (पोतांतरण और तटीय के सिवाय) पर रु 125/- प्रति कंटेनर का अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) वसूल करता है। उसके बाद, क्रमशः वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान रु 10/- प्रति कंटेनर प्रतिवर्ष की वृद्धि की जाएगी।

3.3.9. पत्तन मै0 मुम्बई जेएनपीटी पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड (मै0 एमजेपीआरसीएल) की ओर से टोल प्रभार वसूल करेगा। टोल प्रभार 20' कंटेनर के लिए रु 240/- और 20' कंटेनर से अधिक के लिए रु 480/- है।

अध्याय -IV

शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

4.1. घाटशुल्क:

क्र.सं.	वर्गीकरण	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रु 0 में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रु 0 में)
1	सेरेल्स/दालें/तिलहन	52.83	31.70
2	खाद्यान्न	52.83	31.70
3	ऑयल केक्स	52.83	31.70
4	चीनी	60.96	36.57
5	नमक	52.83	31.70
6	पिग आयरन	158.48	95.09
7	स्टील और मैटल स्क्रेप	105.66	63.39
8	स्टील पाइलप:		
	क) 12 मीटर से कम लम्बाई	190.99	114.60
	ख) लम्बाई 12 मीटर अथवा अधिक	219.44	131.66
9	स्टील कोइल	174.74	104.84
10	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	93.46	93.46
11	लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस	60.96	60.96
12	बाक्साइट	81.27	48.76
13	सीधे कम किया गया लौहा/हॉट ब्रिकेट लौहा	93.46	56.08
14	10 एमएम डायमीटर से अनाधिक आकार वाला कोयला	60.96	36.57
15	एसबिटोस	121.91	73.15
16	हथियार और आयुध	203.18	121.91
17	अति आयातीय कार्गो	1015.92	609.55
18	ब्रेक बल्क	174.74	104.84
19	मशीनरी पार्ट्स	174.74	104.84
20	चूनापत्थर	89.40	53.64

21	सीमेंट : — 5.0 लाख प्रति वर्ष तक — 5.0 लाख टन प्रतिवर्ष से ऊपर	69.08 62.17	41.45 37.30
22	सीमेंट क्लिंकर	69.08	41.45
23	लकड़ी गूदा	69.08	41.45
24	पेपर रोल्ल	69.08	41.45
25	टिम्बर/लकड़ी/बम्बू प्रति मी.ट. प्रति घन मीटर	121.91 105.66	73.15 63.39
26	स्टील स्लैब/स्टील बिलेट्स	219.44	131.66
27	अलेखांकित मर्दे	219.44	131.66
28	परित्यक्त कार्गो/सीमाशुल्क द्वारा उतारे गए/विनिहित पहुंच/अनिकासित/पत्तन स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा कन्डम्ब और जेएनपीटी/साल्वेज किए गए पूरी तरह से नष्ट	81.27	48.76

टिप्पणी:

- (i). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन “अविनिर्दिष्ट” श्रेणी के अधीन कोई कार्गो वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए उल्लिखित किया जाएगा कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता था।
- (ii). पत्तन में अपने प्रथम नौप्रस्थान पर आने वाले पोत, जिन्हें सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किया गया हो, को कार्गो नहीं माना जाएगा और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत पत्तन में अपने स्वयं के स्टीम पर आता है और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं से नौप्रस्थान करता है। तथापि, जब पोतों की लदाई अथवा उतराई पत्तन सीमाओं के भीतर की जाती है तो घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा।

4.1.2. सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट:

सीमेंट ढोने वाले पोत संवर्धनात्मक यातयात पर छूट प्राप्त करने के लिए पात्र होंगे।

यातयात	छूट
300000 एमटीएस तक	शून्य
300000 से अधिक परन्तु 400000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 5 प्रतिशत
400000 से अधिक परन्तु 500000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 10 प्रतिशत
500000 एमटीएस से अधिक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 15 प्रतिशत

4.2. प्रहस्तन प्रभार (ग्रेब अनलोडर के साथ):

ग्रेब अनलोडर के साथ स्टील कोइलों तथा सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार विदेशी कार्गो के लिए रु0 81/- प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए रु0 49/- प्रति टन।

टिप्पणियां:

- (1). 6 मीटर गुणा 2.5 मीटर गुणा 2.5 मीटर अथवा 3 मी.ट. भार के आयामों से अधिक पैकेज अति आयातीय कार्गो पर लागू दर पर वसूल की जाएगी।
- (2). अति आयातीय कार्गो की परिभाषा स्टील पाइपों/कोइलों स्लैबों/स्टील बिलेट्स पर लागू नहीं होगी।
- (3). टिम्बर/लकड़ी/बम्बू पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मी.ट. अथवा प्रति घन मीटर, जो भी पत्तन को लाभदायक होगा, पर आधारित होगा।
- (4). बर्थों, घाटशुल्क प्रभारों के उपयोग को शामिल किए बिना कार्गो की लदाई और उतराई के ओवरसाइड प्रचालन पर दुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 75 प्रतिशत की दर वसूल की जाएगी।
- (5). लंगरगाह बर्थ पर कार्गो के प्रचालन की लदाई और उतराई पर दुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 50 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (6). जेट्टी पर पोत से अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी नौचालन के दौरान उसी पोत पर वापिस नौभरण किया गया कोई कार्गो, कार्गो के प्रकार पर निर्भर करते हुए यथा लागू आयात एवं निर्यात घाटशुल्क अदायगी करेगा।
- (7). घाटशुल्क मुक्त सामान मर्दे:
 - (i). संबद्ध यात्री के बैग और उसके साथ व्यक्तिगत सामान।
 - (ii). डाक सामान/डाक बैग, विनिहित अथवा अविनिहित।
 - (iii). बंकरिंग तेल से इतर नौचालन के दौरान उपभोग के लिए क्रू हेतु जलयान भंडार और प्रावधान।

4.3. विराम समय प्रभार:

खंड 4.1 में विनिर्दिष्ट मदों के लिए विराम समय प्रभार प्रतिदिन नीचे दी गई दर पर वसूल किए जाने चाहिए:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)
1	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	13.00
	15-21 दिन	26.01
	उसके बाद	52.02
2	निर्यात	
	1-15 दिन	शून्य
	उसके बाद	2.49

टिप्पणियां:

- (1). आयात के मामले में, विराम समय पोत उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (2). निर्यात के मामले में, विराम समय जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (3). निर्यात कार्गो जो न तो निर्यातित/न ही निर्यात के लिए उपयुक्त पाया गया है विराम समय प्रभारों के भुगतान पर परेषक द्वारा नगर में वापिस लिया जाएगा। 3 दिनों की निःशुल्क अवधि जेएनपीटी में प्रवेश के दिन के अगले दिन से ऐसे कार्गो के लिए अनुमति दी जाएगी और उसके बाद विराम समय प्रभार रु० 13 प्रति माह प्रति मी.ट. प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर वसूली की जाएगी।
- (4). निःशुल्क विराम समय सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन गैर-कार्य दिवसों के अलावा होंगे।
- (5). विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं किया जाएगा जिस दौरान जेएनपीटी अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- (6). एक दिन में प्रत्येक आठ घंटे की तीन पालियां होती हैं, पिछले दिन के 07.00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के 07.00 बजे समाप्त।

4.4. भारतोलन प्रभार:

- (1) किसी कार्गो के लिए उपयोक्ताओं द्वारा धर्मकांटे का इस्तेमाल करने के लिए प्रभार रु० 4.64/- प्रति मी.ट. होंगे।

अध्याय - V
द्रव्य कार्गो के लिए प्रभार

5.1. परिभाषाएँ

- (i). “वैपोराइजर” अर्थात् जिसके द्वारा जोखिमपूर्ण वर्ग के रसायनों के कार्गो परिचालन के पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के उपयोग के लिए द्रव्य नाइट्रोजन वैपोराइज किया जाता है।
- (ii). “कम्प्रेसर” अर्थात् जिसके द्वारा जेट्टी में पोत का कार्गो परिचालन पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के लिए कम्प्रेसर की गई हवा की आपूर्ति की जाती है।
- (iii). “पिगिंग” अर्थात् कम्प्रेसर की गई हवा/नाइट्रोजन/पानी का इस्तेमाल करते हुए कार्गो परिचालन से पूर्व/बाद में गोदी लाइनों को साफ करना/खाली करना/निकासी करना।

5.2. जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ में द्रव्य कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	कार्गो मदें	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रु० में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रु० में)
1.	अम्ल		
(i).	ऐसटिक अम्ल	140.17	84.10
2.	असंख्यकित रसायन		
(i).	ऐसटोन	173.16	103.90
(ii)	एनिलाइन ऑयल	173.16	103.90

(iii)	बुटाइल ऐसटेन	173.16	103.90
(iv).	क्लोरोफोम	173.16	103.90
(v).	एन बुटानोल	173.16	103.90
(vi).	फिनोल	173.16	103.90
(vii).	टोल्यून	173.16	103.90
(ix).	इतर असंख्याकित रसायन	173.16	103.90
3.	रसायन	173.16	103.90
(i).	एमईजी	173.16	103.90
(ii)	एसएम		
(iii)	बट एक्राइ	140.17	84.10
(iv).	सीजी	140.17	84.10
(v).	मिक्स जाइलेन	140.17	84.10
4.	खाद्य तेल	140.17	84.10
5.	मोलारिस	140.17	84.10
6.	पीओएल – एफ	74.22	44.53
(i).	बेस ऑयल	57.71	34.63

टिप्पणियाँ:

- (क). जेएनपीटी शेलो वॉटर बर्थ केवल घाट सुविधाएं उपलब्ध करवाएगा। पाइपलाइनों के माध्यम से अन्दर/बाहर पम्पिंग की व्यवस्था जेएनपीटी में पंजीकृत टैंक फार्म परिचालकों के माध्यम से आयातकों/निर्यातकों द्वारा की जाएगी।
- (ख). द्रव्य बल्क कार्गो का प्रहस्तन केवल पाइपलाइनों के माध्यम से ही सामान्य तौर पर अनुमत किया जाएगा।
- (ग). कार्गो का मूल्यांकन आयात कार्गो के मामले में प्रवेश के बिल/उतराई के तटीय बिल और निर्यात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल में यथा दिए गए कार्गो के विवरण, जो अनुसूची के अधीन शामिल मद विवरण के उत्तम उपयुक्त हो, के आधार पर किया जाएगा।
- (घ). घाटशुल्क अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत किए बिना, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए उल्लिखित किया जाएगा कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ङ). घाटशुल्क देयताओं की वसूली आयात कार्गो के मामले में प्रवेश बिल/उतराई बिल/तटीय उतराई बिल और निर्यात कार्गो के मामले में तटीय सामानों के बिल में यथा दिए गए विनिहित टनभार/कार्गो के परिमाण अथवा मात्रा के आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर की जाएगी।
- (च). सकल टनभार/परिमाण की गणना संबंधित दस्तावेज जैसे आउट-टर्न रिपोर्ट/केन्द्रीय उत्पाद शुल्क द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित इनटेक प्रमाणपत्र/जलयान के सर्वेक्षक द्वारा जारी किया गया यूलेज प्रमाणपत्र में यथा विनिर्दिष्ट से की जाएगी।
- (छ). आयात अथवा निर्यात आवेदन अथवा आयात सामान्य विनिहित अथवा डिलीवरी आदेश में संशोधनों के लिए अनुरोध पत्रों के साथ केन्द्रीय उत्पाद शुल्क/सीमाशुल्क द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित प्रमाणपत्र लगाया जाएगा।

अध्याय— VI**मोटर वाहनों अथवा पत्तन से गुजरने वाले अन्य उपस्करों पर प्रभार****6.1. स्टीक्डोरिंग प्रभार:**

क्र.सं.	मद	दर प्रति वाहन/उपस्कर (रु० में)	तटीय दरें (रु० में)
1	आयात/निर्यात	49.00	29.40
2	पोतांतरण	56.00	33.60

6.2. घाटशुल्क प्रभार:

क्र.सं.	मद	निम्नलिखित के प्रतिशत रूप में दर	तटीय दरें (रु० में)
1	आयात	0.50% सीआईएफ मूल्य का	0.30% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का
2	निर्यात	0.50% एफओबी मूल्य का	0.30% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का
3	पोतांतरण	0.65% सीआईएफ/एफओबी मूल्य का	0.195% उत्तराई मूल्य के तटीय बिल का

6.3. विराम समय प्रभार:**क. आयात/निर्यात/पोतांतरण:**

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
			दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर		
1	1-15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	16-30 दिन	35.00	70.00	140.00	280.00
3	उसके बाद	70.00	140.00	280.00	560.00

ख. नगर को वापिस:

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
			दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर		
1	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	4-14 दिन	35.00	70.00	140.00	280.00
3	15-21 दिन	70.00	140.00	280.00	560.00
4	उसके बाद	140.00	280.00	560.00	1120.00

टिप्पणियां:

- (1). विराम समय प्रभार कारों के भंडारण के प्रयोजनों के लिए पट्टे पर दिए गए क्षेत्र से इतर पत्तन के भीतर भंडारण के लिए वसूल किए जाएंगे।
- (2). मोटर वाहनों के आयात/पोतांतरण के लिए विराम समय उत्तराई के आखिरी दिन के बाद से गिनती किया जाएगा।
- (3). मोटर वाहनों के निर्यात/नगर को वापिस के लिए विराम समय जेएनपीटी में प्राप्ति के दिन के अगले दिन से गिनती किया जाएगा।
- (4). पत्तन उपयोक्ता को उपर्युक्त घाटशुल्क प्रभारों के अलावा एफओबी/सीआईएफ, जैसी भी स्थिति हो, के 0.5 प्रतिशत के समकक्ष राशि अदा करनी होगी यदि पत्तन उपस्कर मोटर वाहनों की लदाई/उत्तराई के लिए प्रयोग किए जाते हैं।
- (5). किसी कारण से निर्यात वाले किसी वाहन को नगर में वापिस ले जाए जाने को नगर को वापिस वाहन कहा जाता है और उपर्युक्त अनुसूची में यथा दिए गए विराम समय के अधीन होगा।
- (6). पोत पर लदाई नहीं करने के लिए शटआउट प्रभार जिसके लिए वाहन/उपस्कर रु० 50/- प्रति वाहन/उपस्कर में लाया जाता है।

6.4. ट्रेन से लाए जाने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहस्तन के लिए विशेष अवसंरचना के उपयोग के लिए प्रभारों की वसूली:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति वाहन (रु० में)
1	मोटर वाहन 16.5 एचपी से कम	273.00
2	मोटर वाहन 16.5 एचपी अथवा अधिक	406.00

अध्याय— VI विविध प्रभार

7.1. यात्री लॉचों और कार्गो लाइटरों के लिए लाइसेंस शुल्क:

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की पत्तन सीमाओं के भीतर यात्री लॉचों/नावों, मशीनरी वाली हारबर क्रॉफ्टों, कार्गो लाइटरों, मशीनरी वाले गहरे समुद्री ट्रालरों, डम्प बाजों और बिना-अभियांत्रिकी वाले फिशिंग नावों के अन्य छोटे क्रॉफ्ट के लिए रु0 224/- प्रतिवर्ष की दर पर लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा, लाइसेंस निम्नलिखित शर्तों को पूरा करने पर ही जारी किया जाएगा:-

- (i). आवेदक भारतीय पोत अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अधीन एमएमडी द्वारा जारी किए गए वैध यात्री नाव सर्वेक्षण प्रमाणपत्र के कब्जे में होना चाहिए।
- (ii). लॉचों/नावों में विनिर्दिष्ट सांविधिक आवश्यकता के अनुसार मैनिंग की जानी चाहिए।

7.2. पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.ट. (रु0 में)
1	पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क	40.64

7.3. पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडात्मक प्रभार:

क्र.सं.	मद	दर प्रति अवसर प्रति वीआईए (रु0 में)
1	पहले जारी किए गए वीआईए के रद्दीकरण के लिए दंडात्मक प्रभार	1,815

7.4. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार:

क्र.सं.	क्रॉफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	टग (बोलाई पुल 30 टन)	14520
2.	टग (बोलाई पुल 50 टन)	16940
3.	टग (बोलाई पुल 60 टन)	23595
4.	पाइलट लॉच	2723
5.	सुरक्षा लॉच	2420
6.	वीआईपी लॉच (स्पीड लॉच)	1573

टिप्पणी: किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।

7.5. मैनपावर किराया प्रभार:

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति व्यक्ति प्रति घंटा (रु0 में)
1	मैनपावर किराया प्रभार – प्रबंधकीय	232.00
2	मैनपावर किराया प्रभार – गैर-प्रबंधकीय	174.00

टिप्पणियां:

1. मैनपावर किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।
2. प्रभावी किसी संविधि के अधीन व्यक्तिगत जोखिम और क्षतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिक की सेवाओं की मांग करनी वाली पार्टी द्वारा अलग से वहन की जाएगी।

7.6. मोबाइल अग्निशमन गाड़ी सेवा प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा
1	आपातकालीन के दौरान उपलब्ध करवाए गए अग्निशमन वाहन सेवा प्रभार	3,624.72

टिप्पणियां:

1. एक बार अग्निशमन गाड़ी सेवा उपलब्ध करवाए जाने पर, प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए वसूल किए जाएंगे।
2. प्रभार केवल तभी देय होते हैं जब उपयोक्ताओं/टर्मिनल प्रचालकों अथवा सीएफएस, आदि द्वारा सेवाओं की मांग की जाती है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 4th August, 2017

No. TAMP/48/2016-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust to rectify certain discrepancies in the Scale of Rates notified vide Order No. TAMP/48/2016- JNPT dated 4 January 2017.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/48/2016 – JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of July 2017)

This Authority had passed an Order dated 4 January 2017, notifying the Scale of Rates in case No.TAMP/48/2016- JNPT relating to the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR). This Order was notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 24 January 2017 vide Gazette No.29.

2.1. In this connection, the JNPT vide its letter dated 23 February 2017 has stated that it has observed discrepancies in some of the items/ conditionalities in the revised SOR. Further, the JNPT has requested that the tariff indicated in INR in 4 decimals in the SOR may be rounded off to 2 decimals in the SOR.

2.2. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 20 March 2017 has indicated some additional discrepancies observed in relation to SOR. Further, vide the said letter, the JNPT has also proposed to incorporate some new provisions in its SOR viz. prescription of wharfage rates for all acids, prescription of wharfage rate for unenumerated chemicals, definition of 'Day', modification of the definition of 'Over-Dimensional Cargo', prescribing wharfage charges for 'Bitumen'.

3.1. Considering that JNPT has proposed prescription of new tariff items, we have vide our letter dated 4 May 2017 followed by subsequent reminders dated 6 June 2017 and 6 July 2017 requested JNPT to confirm that the revenue that may accrue to the port on account of addition of cargo items will be within the Annual Revenue Requirement (ARR) considered in the tariff Order dated 4 January 2017 fixing tariff for the tariff cycle valid till 31 March 2019.

3.2. In this connection, the JNPT has responded vide its letter dated 11 July 2017 that there will not be any change in overall traffic and the corresponding ARR and that the revenue generated due to additional cargo items will have insignificant impact on the ARR.

4.1. On an analysis of the proposal of the Port, the following position emerges:

- (i). The JNPT has now proposed to rectify some discrepancies which were existing in the Scale of Rates as proposed by the JNPT itself viz., prescription of single rate for all slabs of handling of transshipment containers, non-prescription of dwell time charges for ICD container lying at Port between 8-15 days, etc. Further, the JNPT has also proposed to incorporate some new provisions in its Scale of Rates viz., prescription of wharfage rates for all acids, unenumerated chemicals, definition of day etc. Further, a request has been made

by JNPT to round off the rates of INR tariff rates in 2 decimals. Also, inadvertently, some errors have crept in the SOR of JNPT.

- (ii). With regard to the request made by JNPT to increase the rate of Shutout Charges for Containers prescribed at Section No. 3.3.1 (E), it is to state that the rates as considered by JNPT to arrive at income from shutout containers at the proposed level of tariff, has been prescribed in the Scale of Rates. Therefore, no change/ amendment in this regard, as proposed by JNPT now, could be made.
 - (iii). With regard to the request made by JNPT to specify charges towards 'inter terminal transfer' for 45' containers at Section 3.3.6 (C) as reportedly specified in Scale of Rates (SOR) of Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), it is to state that rate for a 45' container has not been prescribed in the SOR of JNPT, as the same was not proposed by the Port. Even in the SOR of GTIPL, no rates for 45' container have been prescribed. Therefore, tariff for 45' containers could not be prescribed. The JNPT can file proposal in this regard maintaining revenue neutral position.
 - (iv). With regard to the request made by JNPT that the rates of 'Cancellation charges and Detention charges for Pilots' at Section 2.2 (E) having not been increased as requested by the Port, it is to state that the rates as considered by JNPT in the calculation of income at the proposed level of tariff, has been prescribed in the Scale of Rates. Therefore, no change/ amendment in this regard, as proposed by JNPT now could be made.
 - (v). With regard to the request made by JNPT to introduce a new tariff item 'Bitumen' at Sr. No. 6 of the Section 5.2 with tariff rate as applicable for 'Base Oil', it is to state that the JNPT in its Income computation has not proposed traffic and rates for Bitumen. Hence, no rates were prescribed for Bitumen. In spite of a specific request, the JNPT has not clarified whether tariff of 'Base Oil' can be applied for 'Bitumen'. In the absence of requisite information, the request made by JNPT to prescribe separate rate for 'Bitumen' has not been acceded.
 - (vi). All other discrepancies pointed out by JNPT and inadvertent errors crept in the SOR have been rectified.
- 4.2. Since many of the INR tariff rates would undergo a change on account of prescription of INR rates in two decimals, it is felt appropriate to notify a revised Scale of Rates in respect of JNPT. The revised Scale of Rates would also take into account the various typographical errors as pointed out by JNPT.
- 4.3. A revised Scale of Rates for JNPT is attached as **Annex**.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Ext./217/17]

Annex

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST

SCALE OF RATES

CHAPTER - I

1.1 DEFINITIONS – GENERAL

- (i). "**Coastal Vessel**" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "**Inland Vessel**" shall mean any vessel registered as such under the provisions of Inland Vessels Act, 1917.

- (iii). **"Foreign Going Vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel *and inland vessel*.
- (iv). **"Cold move"** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (v). **"Hazardous Chemicals"** mean and include the chemicals referred under Schedule-I, Schedule-II and Schedule-III of Manufacture, Storage and Import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi). **"Port Area"** shall mean the custom notified area of the port.
- (vii). **"Port Limit"** shall mean the boundary limits of the port as notified by the Central Government in the Gazette of India in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908.
- (viii). **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (ix). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (x). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*.
- (xi). **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii). **"Over Dimensional Container"** shall mean a container, carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii). **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the Port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be shut out container.
- (xiv). **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reasons and taken back to town.
- (xv). **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC):**
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (ii). **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:**
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate:**
- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for “worldwide and coastal” operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- i. Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - ii. Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (iv). (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the *market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time*. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the *market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time*, prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vii). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels. The cargo /container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rate should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/ from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

- (d). For the purpose of this concession, cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (viii). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the JNPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the JNPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.
- (xii). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the JNPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an adhoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The adhoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an adhoc manner will be recognized as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xiii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The JNPT may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The JNPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the JNPT should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xiv). (a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the JNPT achieving the performance standard notified along

- with the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in the SOR for that particular year.
- (b). The Port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 Dec vis-a-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the Port, then the Port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the JNPT to be intimated by the Port of the concerned users and to the Authority.
- (xv). 80% discount on vessels related charges and Cargo Related Charges for coastal transportation of vehicles though Ro-Ro ship will be granted for a period of two years with effect from 20th September 2016.
- (xvi). In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

1.3. **PERFORMANCE STANDARDS:**

Sl. No.	Performance Parameters	Performance Standards
1	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Container	27000
	(ii) Dry Bulk	4198
	(iii) Liquid	7328
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	18.50
2	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels-Port A/c (in days)	1.72
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels-Port A/c (in days)	0.16

CHAPTER – II VESSEL RELATED CHARGES

2.1. **SCHEDULE OF PORT DUES:**

Sr. No.	Vessels Chargeable	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)	
1	(a) Bulk Carriers	0.1876	4.93	The charges are payable on each entry into the Port.
	(b) Container vessels	0.1449	3.79	
	(c) Car Carrier Vessels (Ro-Ro)	0.0938	2.45	

2	Vessels of 10 tonne and upward other than those covered above (except fishing boats)	0.1449	3.79	- do-
3	Tug Boats and river boats whether propelled by steam or diesel or other mechanical means	0.1449	3.79	-do-
4	Off-shore vessels	---	1.27	-do-

Notes:

- (1). (i). Port Dues of a vessel entering the Port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group.
- (ii). Port Dues shall be applicable as coastal or foreign-going as per the status of the vessel at the time of entry into the Port.
- (2). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger then (with the exception of such unshipment and reshipment as may be Necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
 - (i). Vessel entering the port for repairs, dry docking in bunkers, provisions or water or for change of goods or discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in passengers or cargo.
 - (ii). Telegraph vessel.
- (5). (i). A vessel in distress with cargo or property brought into the port shall be charged full port dues.
- (ii). A vessel in distress without any cargo brought into the port shall be charged 75% of the port dues.
- (6). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.

(8). **MBPT PORT DUES:**

Vessels Chargeable	Rate per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessel
A vessel, which enters the Mumbai Port limits, but does not discharge or take in any cargo or passenger for the MBPT (with the exception of such unshipment and reshipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs).	18% of the Port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time.	The due is payable on each entry into the Port.

2.2. **A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE:**

Sr. No.	Size of Vessels (in GRT)	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	Upto 30000 GRT	0.3222	8.44
2	From 30001 upto 60000 GRT	US \$ 9666 for first 30000 GRT + US \$ 0.2582 for every additional GRT	₹ 2,53,323/- for first 30000 GRT + ₹ 6.75 for every additional GRT
3	Above 60000 GRT	US \$ 17412 for first 60000 GRT + US \$ 0.2259 for every additional GRT	₹ 4,55,901/- for first 60000 GRT + ₹ 5.91 for every additional GRT

2.2. **B. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING WITHIN THE SAME TERMINAL:**

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	Upto 30000 GRT	0.0575	1.65
2	From 30001 upto 60000 GRT	US \$ 1725 for first 30000 GRT + US \$ 0.0460 for every additional GRT	₹ 49,584/- for first 30000 GRT + ₹ 1.31 for every additional GRT
3	Above 60000 GRT	US \$ 3105 for first 60000 GRT + US \$ 0.0402 for every additional GRT	₹ 88,854/- for first 60000 GRT + ₹ 1.15 for every additional GRT

2.2. C. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING FROM ONE TERMINAL TO ANOTHER, BOMBAY PORT LIMITS, ANCHORAGE OR ANYWHERE WITHIN THE JNPT LIMITS (OTHER THAN 2.2 B)

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	Upto 30000 GRT	0.1613	4.22
2	From 30001 upto 60000 GRT	US \$ 4839 for first 30000 GRT + US \$ 0.1290 for every additional GRT	₹ 1,26,600/- for first 30000 GRT + ₹ 3.38 for every additional GRT
3	Above 60000 GRT	US \$ 8709 for first 60000 GRT + US \$ 0.1129 for every additional GRT	Rs.2,27,880/- for first 60000 GRT + ₹ 2.95 for every additional GRT

Notes:

- (1). The above charges are leviable for piloting-cum-towing of the vessels in and out of harbour as shown in the Schedule shall include services of pilots and tugs and other craft as may be required for one inward and one outward operations and shifting/s of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of the Vessels/*Terminals* will attract separate shifting charges.
- (2). The minimum charges under the schedule for Pilotage – towage fees for each visit to the Port shall be **US\$ 256.13** for Foreign-going vessels and ₹ **6712.73** for Coastal vessels.
- (3). Pilotage-cum-Towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg i.e. either Foreign-going or Coastal.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
- (i). "Port Convenience" is defined to mean the following:
 - (a). If a working cargo vessel at berth or / anchorage is shifted / unberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate an ousting priority, vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated "PORT CONVENIENCE".
 - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessels shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."

- (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reason is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate berth when cargo vessels arrive.
- (b). Vessels using the berth exclusively for over side loading/discharge.
- (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.2. D. COLD MOVE CHARGES:

Sr. No.	Description	Rate
a)	In case the vessel has to be brought in and taken out as cold move.	Twice the normal rates.
b)	In case the vessel has one way cold move with engines shut off and the other way normal move with engines running.	One and half times the normal rates.
c)	Any shifting with cold move.	Twice the normal rates.

2.2. E. CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS:

Sr. No.	Description	Rate	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	a) Cancellation of requisition of Pilot with more than 4 hours' notice.	Nil	Nil
	b) Cancellation of requisition for the services of Pilot with less than four hours' notice.	76.12	2183.16
2	Detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the booking time for which the requisition is made.		
	(a) For the first hour	76.12	2183.16
	(b) For subsequent hours or part thereof	38.06	1091.58

2.2. F. PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE:

Sr. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	Pilotage for Vessels not requiring tug assistance	0.1191	3.13

Note: The minimum charges for each visit to JN Port shall be **US\$ 170.50** in case of foreign going vessels and **₹ 4468.48** in case of Coastal vessels.

2.3. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES:

Sl. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	For occupying JNPT Berth		
	All Berths including Landing Jetty	0.0050	0.12
2	For occupying Anchorage Berth	0.0024	0.05

2.4. SCHEDULE OF FRESH WATER CHARGES (for water supplied to vessels for their own use):

Sr. No.	Description	Unit	Rate per metric tonne
1	Foreign going vessel	US\$	3.4101
2	Coastal Vessel	₹	89.37
3	ONGC Supply Vessels	₹	89.37

2.5. SCHEDULE OF GARBAGE COLLECTION CHARGES:

Sr. No.	Description	Unit	Rate per ship / hired port craft per visit of the garbage collector to the ship / hired port craft
1	Charges for collection of garbage from ships and hired port crafts.	₹	676.61

Notes:

- (1). A composite berth hire charge shall be levied, at the rate of **US\$ 0.2482** per hour or part thereof in respect of foreign-going boat/barge or a country craft and at the rate of **₹ 6.50** per hour or part thereof in respect of coastal boat/barge or a country craft occupying any of the JNPT berths or assisting in over side operation of a steamer berth along side any of the berths or at anchorage for purposes of cargo operation or any other purpose.
- (2). A Composite berth hire charge shall be levied at the rate of **₹ 170.50** per day or part thereof in respect of small crafts (*), passenger launches or country crafts other than those hired by the JNPT, mooring at the landing jetty or any other berth.
*(A small craft shall mean a vessel not more than 20 meters in length).
- (3). (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation

without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below:

- (a). Container/Car carrier vessels - 2 Hours.
- (b). All other than vessels at (a) above - 4 Hours.
- (ii). Cargo operation in respect of the container vessel shall be considered complete after container lashings for which a period of 4 hours will be allowed after completion of loading.
- (iii). Cargo operation in respect of the export of Rice, Wheat and Direct Reduced Iron shall be considered complete after inerting/fumigation and survey. The time allowed for fumigation, inerting and survey shall be reckoned as 24 Hours after completion of loading operations.
- (iv). Cargo operation in respect of the export of Liquid Cargo shall be considered complete after pigging out/flushing out operations. The time for flushing out/pigging out shall be reckoned as 8 Hours.
- (v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note - (viii) below.
 - a) Bulk/Tanker Vessels 3 and half Hours
 - b) All other Vessels 1 Hour
- (vi). Vessels idling the Port's Cargo operation facilities due to not being ready to work even though the port is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (viii) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (vii). Vessels carrying liquid cargo like Furnace Oil, Carbon Black Feed Stock (CBFS) and Bright Stock, viscous grades of lube oil, must have adequate heating arrangements on board the vessel to ensure and maintain the following average discharges rates for effective working of 20 hours per day.
 - (a). Furnace oil 400 MT per hour.
 - (b). Carbon Black Feed Stock 300 MT per hour
 - (c). Bright Stock 40 MT per hour.

In case it is observed that a vessel taken to berth does not have proper heating arrangements in working condition and the discharge rate is less than the above specified rates, JNPT reserves the right to pull the vessel out at the cost and risk of the vessel agent in case any other vessel is waiting for berthing or to charge the penal berth hire mentioned at Note - (viii) below, if the vessel is permitted to continue discharge.

- (viii). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond the prescribed hours mentioned above:

Sr. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign Going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	Upto 6 hours	0.0511	1.34
2	Above 6 hours but upto 12 hours	0.1534	4.02
3	Above 12 hours but upto 18 hours	0.3068	8.03
4	Above 18 hours per day or part of thereof	0.4092	10.71

- (ix). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of

vessels is attributable to the port or to adverse tidal conditions or bad weather and rain either before commencing cargo operation or during cargo operation on or after completion of cargo operation.

- (x). If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the Port without attracting the penal berth hire. In this case normal berth hire charges shall be levied.

- (4) (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

- (b). There shall be a "Penal Berth Hire" equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False Signal is defined as inability of the vessel to sail at the pilot booked time or at the pilot boarding time, if the pilot boards on booked time but vessel sails after the booked time due to any of the following reasons:

1. Incomplete cargo operations inclusive of lashings and checking of reefer containers and documentation.
2. Inadequate GM (Metacentric Height)
3. Failure of Main Engine or any other machinery which may affect / delay the unmooring operations / sailing.
4. Non-availability of full power as per ship's maneuvering characteristics.
5. All dues to the port relating to the ship not having been settled.
6. Original valid port clearance not on board.
7. Certificate of Health Inspection not on board.
8. Immigration NOC not on board.
9. Non compliance with any of the port or statutory rules, regulations and requirements.
10. All crew not on board as per the minimum safe manning certificate of the vessel.
11. Actual draft more than the declared draft resulting in cancellation of sailing.
12. Navigational equipment (s) inoperational.
13. Any other reason attributable to Vessel / Vessel Agents."

- (c). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with the favourable tidal and weather conditions.

- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.

- (5). The period of 1 hour for levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/ jetty / anchorage berths. The berth hire charges are composite charges inclusive of work beyond normal shift hours including Sundays and holidays.

- (6). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher, shall be levied extra.
- (7) **Guidelines on priority berthing of coastal vessels:**
- (i) "Coastal vessels" is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/competent authority.
 - (ii) Major ports shall accord priority berthing at least on one berth, to dry bulk/general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth for handling of Coastal Thermal Coal already existing in major Ports, if any.
 - (iii) All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.
 - (iv) In respect of POL/Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.
 - (v) Coastal vessels which are be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
 - (vi) There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.
 - (vii) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.
 - (viii) Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.
 - (ix) Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth. Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port. As regards priority berthing through a specific window to coastal container vessels, Major Ports should have a detailed discussion with the PPP operator and publish the specific window for coastal container vessels. The above mentioned exercise and publication should be completed within 30 days from the date of issue of these guidelines.
 - (x) The MIS in the Port should capture data for coastal and foreign vessels cargoes separately. The data so captured shall be monitored and reported internally in the port as well as to IPA and Ministry in separate format for coastal and foreign vessels."
- (8). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth Hire charges for actual period of stay shall be levied extra.
- (9). The fees for according 'priority/ ousting priority' realized in advance along with the requisition for priority/ousting priority shall be refunded if berthing is allowed only in the normal course of the vessel's arrival turn.

- (10). The berth hire for the period in which the status of the vessel changes shall be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant hour.
- (11). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port owned equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.
- (12). Berth hire charges for Shallow Water Berth, Port Craft and Port Craft Jetty:

Schedule No. 2.3 of Berth Hire subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates will apply to these berths. Note No.1 and 2 to the Berth Hire Charges shall also be applicable to the above mentioned berths.

CHAPTER – III

CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERISED CARGO GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
- (ii). All charges for containers more than 20' in length and up to 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iii). Handling charges for container more than 40' length and up to 45' in length will be 200 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the applicable charges under clause 3.3.1. Such a container will also include damaged containers and any other types requiring special devices.

3.3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

A. NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to Container Yard or vice versa	3592.29	2901.47	2155.38	1740.88
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	1277.62	1277.62	1277.62	1277.62
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

B. HAZARDOUS CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container Loaded	Coastal Container Loaded
1	From Ship to Container Yard or vice versa	4491.18	2695.03
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	1597.84	1597.84
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2244.78	2244.78
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	690.83	690.83

C. TRANSHIPMENT CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)		Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4141.00	3589.00	2485.00	2153.00
2	3001 – 6000 TEUs	3865.00	3313.00	2319.00	1988.00
3	6001 – 9000 TEUs	3589.00	3037.00	2153.00	1822.00
4	Thereafter	3313.00	2761.00	1988.00	1656.00

Notes:

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose the identity as transshipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (3). Sliding Volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port/ Tuticorin Port and JNPT are as follows:

Volume TEUs per year	1st year rebate	2nd year rebate	3rd year rebate	4th year rebate
Upto 6000 TEUs	Nil	Nil	Nil	Nil
6001 – 9000 TEUs	280.00	210.00	140.00	Nil
9001 – 15000 TEUs	350.00	280.00	210.00	Nil

- (4). Parking space for mobile harbour container handling cranes and relevant equipments away from berths, free of cost to port customers.

D. OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to Container Yard or vice versa	7184.58	5802.93	4310.75	3481.76
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	2556.87	2556.87	2556.87	2556.87
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3592.29	3592.29	3592.29	3592.29
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1105.32	1105.32	1105.32	1105.32

E. SHUTOUT CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessel (US\$)	Coastal Vessels (₹)
1	Shutout Charges	46.0233	2009.90
2	Transportation of shutout container from any place in the Port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal.(₹)	1676.01	1676.01

Shut out charges are not to be levied on the following instances:

- When a vessel is required to sail with shut outs for accommodating another vessel on Port request.
- The vessel has to sail at the first available tide if the Terminal cannot complete the operations.
 - The vessel along side is forced to sail so as to accommodate the incoming vessel due to tidal restrictions.
- When containers could not be loaded on board by Port due to break down of cranes.
- When containers could not be loaded on board due to bad weather conditions.

F. REEFER MONITORING AND CONNECTION:

Sr. No.	Description	Rate per TEU			
		Foreign going vessel (In US \$)		Coastal Vessel (In ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours of part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	5.6924	5.6924	248.70	248.70

Note: Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.

G. OTHER SERVICES RENDERED:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for Delivery.	2347.00	2347.00	2347.00	2347.00
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	276.00	276.00	276.00	276.00

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.3.2. REBATES:

With the prior permission of JNPT authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements when the JNPT equipment are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign vessels		Coastal vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1. a)	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa –				
	Up to 20' in length	828.29	828.29	497.39	497.39
	Over 20' in length	1105.32	1105.3	663.19	663.19
1. b)	Transshipment containers handled at Shallow draught berth				
	Up to 20' in length	414.50	414.50	248.70	248.70
	Over 20' in length	552.66	552.66	331.60	331.60
2	If the Port user employs his own Tractor Trailer (TT) for transporting containers from Quay to container yard or vice versa -				
	Up to 20' in length	414.50	414.50	248.70	248.70
	Over 20' in length	622.56	622.56	373.86	373.86
3	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa				
	Up to 20' in length	346.23	346.23	346.23	346.23
	Over 20' in length	518.53	518.53	518.53	518.53

4	Rebate on Shut out charges on Containers shut out from Private yard				
	Up to 20' in length US\$	24.18	-	633.93	-
	Over 20' in length US\$	36.27	-	950.90	-

(1). If the Port User provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers, then a rebate of ₹ 42.26 per foreign container and ₹ 26/- per coastal container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

(2). Any vessel performing more than 1000 TEUs in a single call shall qualify for a rebate amounting to the following percentage of the total handling charges applicable for the vessel:

- More than 1000 TEUs but upto 1200	2%
- More than 1200 TEUs but upto 1500	3%
- More than 1500 TEUs but upto 1800	4%
- More than 1800 TEUs but upto 2200	5%
- More than 2200 TEUs but upto 2600	6%
- More than 2600 TEUs	7%

(3). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipments.

3.3.3. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US\$) Foreign		Rate per container per day or part thereof (In ₹) Coastal	
		Up to 20' in length	Over 20' to Up to 40' in length	Up to 20' in length	Over 20' to Up to 40' in length
1	Non-ICD Import & Export – Loaded				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
2	Non-ICD Import & Export -Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
3	ICD Import & Export –Loaded moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
4	ICD Import & Export – Empty moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
5	ICD Import & Export – Loaded or Empty moved by Rail				
	First 7 days	Free	Free	Free	Free

	8-15 days	3.2797	6.5555	143.04	286.07
	16-30 days	3.9515	7.9030	172.30	344.60
	31-45 days	7.9030	15.8061	344.60	690.83
	Thereafter	15.8061	31.6122	690.83	1380.03
6	Transshipment - Loaded				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-45 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	Thereafter	8.9807	17.9615	391.74	785.10
7	Transshipment - Empty				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-30 days	4.4904	4.4904	196.68	196.68
	31-45 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
8	Shutout – Loaded & Empty				
	1-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58
9	Back to Town – Loaded & Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.4904	8.9807	196.68	391.74
	16-30 days	8.9807	17.9615	391.74	785.10
	Thereafter	17.9615	35.9229	785.10	1568.58

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (6) & (7) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item No.1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (3) & (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the JNPT for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges. *The above charges shall be applicable for all types of charges like handling, dwell time, shut-out, etc.*

- (9). In case of stuffing/de-stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
- (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export/import containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing/de-stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers (whether import/export/transshipment) shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing/arrival of the container, whichever is earlier subject to the following:
- (i). The consignee/consignor can issue a letter of abandonment at any time. (ii). If the consignee/consignor chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that-
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
 - (b) the Line shall pay all Port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be moved by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (12). The storage charges shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

3.3.4. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

HATCH COVER CHARGES

A. OPENING OF HATCH COVER AND REPLACING IT :

Description	Rate per Hatch Cover	
	Foreign-going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
When placing it on the quay	85.36	2236.65
Without placing it on the quay	34.13	895.63

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

B. ONE HATCH TO ANOTHER HATCH OR WITHIN THE SAME HATCH:

Description	Rate per TEU			
	Foreign-going vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a) Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	28.4232	28.4232	745.42	745.42
(b) Other than (a) mentioned above	113.7044	113.7044	2984.91	2984.91

3.3.5. STORAGE CHARGES ON UNCLEARED GOODS:

Dwell time charges to be levied in respect of cargo which are sold in accordance with Sections 61 and 62 of Major Port Trusts Act, 1963-

Description	Rate per metric tonne per day (in ₹)
Storage of cargo in covered space destuffed from the long standing containers in case the original consignee comes forward to take delivery of cargo	41.41
Warehouse rental charges from 6th day till 20th day (both days inclusive) after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo. First 5 working days are free.	124.24
Warehouse rental charges from 21st day onwards after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo.	165.65

3.3.6. PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE JNPT AND THE NSICT**A. Procedure for handling transhipment (TP) containers:**

- (i). TP Containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- (ii). Similarly, TP Containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

B. Charges for handling TP Containers between JNPT and NSICT/NS(I)GT:

- (i) If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT/NS(I)GT at its terminal, the charges will be as under:

50% of transhipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT. For the same container The NSICT/NS(I)GT will charge 50% of the transhipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rate.
- (ii) If a container is discharged by the NSICT/NS(I)GT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates. For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of ₹ 2081.97 (for 20' container) and ₹ 3122.95 (for 40' container) towards inter-terminal transfer.

C. Charges for handling TP Containers between JNPT and GTI:

- (i) If a container is discharged by the JNPT and loaded by the GTI at its terminal, the charges will be as under:

50% of transshipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT. For the same container

The GTI will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rate.

- (ii) If a container is discharged by the GTI and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

The GTI will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates. For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of ₹ 1656/- (for 20' container) and ₹ 2485/- (for 40' container) towards inter-terminal transfer.

3.3.7. Inter Terminal Rail Handling charges is ₹ 400/- for 20' Container and ₹ 800/- for 40' container at all the JNPT Terminals.

3.3.8. Port levies Mandatory User Charges (MUC) of ₹ 125/- per container on all containers (except transshipment and coastal) handled at JNPT w.e.f. 11th July 2016. Thereafter, it will be increased by ₹ 10/- per container per annum during the year 2017-18 and 2018-19 respectively.

3.3.9. Port will collect Toll charges on behalf of M/s. Mumbai JNPT Port Road Company Limited (M/s.MJPRCL). The Toll charges is ₹ 240/- per TEU for 20'container and ₹480/- for above 20' containers.

CHAPTER- IV

CHARGES FOR DRY BULK AND GENERAL CARGO

4.1. WHARFAGE :

Sl. No.	Classification	Foreign Rate per metric tonne (in ₹)	Coastal rate per metric tonne (in ₹)
1	Cereals/Pulses/Oilseeds	52.83	31.70
2	Food grains	52.83	31.70
3	Oil Cakes	52.83	31.70
4	Sugar	60.96	36.57
5	Salt	52.83	31.70
6	Pig Iron	158.48	95.09
7	Steel and Metal Scrap	105.66	63.39
8	Steel Pipes/Rails		
	a) Length less than 12 mtrs.	190.99	114.60
	b) Length 12 meters or more	219.44	131.66
9	Steel Coils	174.74	104.84
10	Iron Ore Pellets	93.46	93.46
11	Iron Ore fines and lumps	60.96	60.96
12	Bauxite	81.27	48.76
13	Direct Reduced Iron/Hot Briquette iron	93.46	56.08
14	Sized coal having not more than 10 mm dia-meter	60.96	36.57

15	Asbestos	121.91	73.15
16	Arms and ammunition	203.18	121.91
17	Over dimensional Cargo	1015.92	609.55
18	Break Bulk	174.74	104.84
19	Machinery parts	174.74	104.84
20	Limestone	89.40	53.64
21	Cement		
	– up to 5.0 lacs tons per annum	69.08	41.45
	– above 5.0 lacs tons per annum	62.17	37.30
22	Cement Clinker	69.08	41.45
23	Wood pulp	69.08	41.45
24	Paper rolls	69.08	41.45
25	Timber/Wood/Bamboo	121.91	73.15
	Per Cu mtr	105.66	63.39
26	Steel Slab /Steel billets/Steel plates	219.44	131.66
27	Unenumerated Items	219.44	131.66
28	Cargo abandoned/excess landed/confiscated by customs, uncleared/condemned by Port Health Authority and ultimately destroyed by JNPT/salvaged.	81.27	48.76

Note:

- (i). Before classifying any cargo under "unspecified" category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.
- (ii). Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels.

4.1.2. VOLUME DISCOUNT FOR HANDLING CEMENT:

Vessels carrying Cement will be eligible for availing discounts on incremental traffic.

Traffic	Discount
Upto 300000 MTS	NIL
Above 300000 but upto 400000 MTS	5% of wharfage charges on exceeded quantity
Above 400000 but upto 500000 MTS	10% of wharfage charges on exceeded quantity
Above 500000 MTS	15% of wharfage charges on exceeded quantity

4.2. HANDLING CHARGES (WITH GRAB UNLOADER) :

Handling charges for steel coils and General Cargo with Grab unloader shall be ₹ 81/- per MT for Foreign Cargo and ₹ 49/- per Tonne for Coastal Cargo.

Notes:

- (1). Package exceeding dimensions of 6 mtrs. X 2.5 mtrs. X 2.5 mtrs. or 3 MT in wt. shall be charged at rate applicable to Over Dimensional Cargo.
- (2). Definition of Over Dimensional cargo shall not apply to steel pipes/coils slabs/steel billets/steel plates/rails.
- (3). Wharfage charges on Timber/Wood/Bamboo shall be based on per MT or Per Cubic meter whichever is beneficial to the Port.

- (4). In respect of vessels carrying on overside operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 percent of applicable rate shall be levied
- (5). In respect of vessels carrying on loading and unloading of operation of cargo at the anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 percent of applicable rate shall be charged.
- (6). Any cargo temporarily unloaded from a vessel on the jetty and reshipped back into the same vessel during the same voyage, will be liable to pay the import as well as export wharfage charges as may be applicable depending on the type of the cargo.
- (7). Items of goods free of Wharfage :
 - (i) Bonafide passengers' baggage and personal effect accompanying them.
 - (ii) Postal articles/mail bags, manifested or unmanifested.
 - (iii) Ships stores and provisions for crew for consumption during voyage other than bunkering oil.

4.3. DWELL TIME CHARGES:

Dwell time charges per day for items specified in clause 4.1 shall be levied at the rate given below:

Sr. No.	Item	Rate per MT per day or part
1	Import	
	1-7 days	Nil
	8-14 days	13.00
	15-21 days	26.01
	Thereafter	52.02
2	Export	
	1-15 days	Nil
	Thereafter	2.49

Notes :

- (1). In case of import, dwell time shall be calculated from the day following the day vessel discharge is completed.
- (2). In case of export, dwell time shall be calculated from the day following the day of receipt of cargo in JNPT.
- (3). The export cargo which could neither be exported/nor found suitable for export shall be taken back to town by the consignor on payment of dwell time charges. A free period of 3 days will be allowed for such cargo from the day following the day of entry in JNPT and thereafter the dwell time charges shall be levied at the rate of ₹ 13/- per month per MT per day or part thereof.
- (4). Free Dwell time allowed shall be exclusive of custom notified holidays and port non-working days.
- (5). The demurrage shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to it when requested by the user.
- (6). A day comprises of three shifts of eight hours each, commencing at 07.00 hours of previous day and ending at 07.00 hours of the next day.

4.4. WEIGHING CHARGES:

The charges for using weigh bridge facility by the users for any cargo shall be ₹ 4.64 per MT.

CHAPTER - V CHARGES FOR LIQUID CARGO

5.1. DEFINITIONS

- (i). “**Vaporizer**” means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (ii). “**Compressor**” means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation of vessel at jetty.
- (iii). “**Pigging**” means clearing/ emptying/ cleaning of dock lines before/ after cargo operation using compressed air/ nitrogen/ water.

5.2. WHARFAGE CHARGES FOR LIQUID Cargo at JNPT Shallow Water Berth

Sl. No.	Cargo Items	Foreign Rate per metric tonne (in ₹)	Coastal rate per metric tonne (in ₹)
1.	Acids		
(i).	All types of Acids	140.17	84.10
2.	Unenumerated Chemicals		
(i).	Acetone	173.16	103.90
(ii).	Aniline Oil	173.16	103.90
(iii).	Butyl Acetane	173.16	103.90
(iv).	Chlorofoam	173.16	103.90
(v).	N Butanol	173.16	103.90
(vi).	Phenol	173.16	103.90
(vii).	Toluene	173.16	103.90
(viii).	VAM	173.16	103.90
(ix).	Other Unenumerated Chemicals	173.16	103.90
3.	Chemicals		
(i).	MEG	140.17	84.10
(ii).	SM	140.17	84.10
(iii).	But Acry	140.17	84.10
(iv).	CG	140.17	84.10
(v).	Mix Xylene	140.17	84.10
4.	Edible Oil	74.22	44.53
5.	Molasses	57.71	34.63
6.	POL - F		
(i).	Base Oil	70.08	70.08

NOTES:

- (a). JNPT Shallow Water Berth will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- (b). Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- (c). Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- (d). Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- (e). Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/ coastal bill of lading in the case of import cargo and shipping bill/ bill of coastal goods in the case of export cargo.

- (f). The gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as out-turn report / intake certificate duly signed by central excise/ ullage certificate issued by ship's surveyor.
- (g). Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

CHAPTER – VI

CHARGES ON MOTOR VEHICLES OR ANY OTHER EQUIPMENT PASSING THROUGH THE PORT

6.1. STEVEDORING CHARGES:

Sr. No.	Item	Rate per vehicle/ equipment (In ₹)	Coastal Rates (In ₹)
1	Import/ Export	49.00	29.40
2	Transshipment	56.00	33.60

6.2. WHARFAGE CHARGES:

Sr. No.	Item	Rate as a % of the following	Coastal Rates (In ₹)
1	Import	0.50% of the CIF Value	0.30% of Coastal Bill of lading value
2	Export	0.50% of the FOB Value	0.30% of Coastal Bill of lading value
3	Transshipment	0.65% of the CIF/FOB Value	0.195% of Coastal Bill of lading value

6.3. DWELL TIME CHARGES:

A. IMPORT / EXPORT / TRANSHIPMENT:

Sr. No.	Days	Gross Wt. of the motor vehicle / equipment in MT			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1	1-15 days	Free	Free	Free	Free
2	16-30 days	35.00	70.00	140.00	280.00
3	Thereafter	70.00	140.00	280.00	560.00

B. BACK TO TOWN:

Sr. No.	Days	Gross Wt. of the motor vehicle / equipment in MT			
		< 1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<5.0	<10.0	
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1	0-3 days	Free	Free	Free	Free
2	4-14 days	35.00	70.00	140.00	280.00
3	15-21 days	70.00	140.00	280.00	560.00
4	Thereafter	140.00	280.00	560.00	1120.00

Notes:

- (1). The Dwell Time charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purposes of storage of cars.
- (2). Dwell Time for import / transshipment of motor vehicles shall be calculated from the day following the last day of landing.

- (3). Dwell Time for export / back to town of motor vehicles shall be calculated from the day following the day of receipt in the JNPT.
- (4). The port user will have to pay an amount equivalent of 0.5% of FOB/CIF value as the case may be in addition to the wharfage charges as mentioned above if the ports equipment is used for loading/unloading of motor vehicles.
- (5). Any vehicle meant for export taken back to town for any reason is termed as back to town vehicle and will be subject to dwell time as given in above schedule.
- (6). Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in ₹ 50/- per vehicle/equipment.

6.4. RECOVERY CHARGES FOR USE OF SPECIALIZED INFRASTRUCTURE FOR RECEIVING AND HANDLING VEHICLES ARRIVING BY TRAIN:

Sr. No.	Description	Rate per vehicle (In ₹)
1	Motor vehicles of less than 16.5 HP	273.00
2	Motor vehicles of ₹16.5 HP or above	406.00

CHAPTER – VII MISCELLANEOUS CHARGES

7.1. LICENCE FEE FOR PASSENGER LAUNCHES AND CARGO LIGHTERS:

License Fees at the rate of ₹ 224/- per annum will be charged for passenger launches/boats, mechanically propelled harbour crafts, cargo lighters, mechanically propelled deep sea trawlers, dump barges and other small crafts excluding non- mechanically propelled fishing boats, plying within the port limits of Jawaharlal Nehru Port, License will be issued subject to fulfillment of the following conditions :

- (i). The applicant should be in possession of a valid passenger boat's survey certificate issued by the MMD under the Relevant Provision of Indian Vessel Act.
- (ii). The launches/boats must be manned as per Statutory Requirement Specified.

7.2. WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS:

Sr. No.	Item	Rate per MT (In ₹)
1	Wharfage on bunkering oil supplied to vessels	40.64

7.3. PENALTY CHARGE FOR CANCELLATION OF VIA ISSUED EARLIER:

Sr. No.	Item	Rate per Occasion per VIA (in ₹)
1	Penalty charges for cancellation VIA issued earlier	1,815

7.4. HIRE CHARGES FOR FLOATING CRAFT:

Sr. No.	Name of the Craft	Rate per hr. or part thereof (In ₹)
1.	Tug (Bollard Pull 30 T)	14520
2.	Tug (Bollard Pull 50 T)	16940
3.	Tug (Bollard Pull 60 T)	23595
4.	Pilot Launch	2723
5.	Security Launch	2420
6.	VIP Launches (Speed Launches)	1573

Note: Hiring charges shall be paid for minimum of 4 Hours.

7.5. MANPOWER HIRING CHARGES:

Sr. No.	Classification	Rate per person per hr. (In ₹)
1	Manpower hiring charges-Managerial	232.00
2	Manpower hiring charges- Non Managerial	174.00

Notes:

1. Manpower hiring charges shall be paid for a minimum of 4 hours.
2. The liability of personal risk and compensation under any statute in force has to be borne separately by the party requisitioning services of the JNPT Personnel.

7.6. Mobile Fire Tender Service Charges.

Sr. No	Description	Rate per hour
1.	Fire Tender service charge provided during emergency	3,624.72

Notes:

1. Once the fire tender service is provided, the charges will be levied for a minimum of 4 hours.
2. The charges is payable only when the services are requisitioned by the users or terminal operators or CFSs, etc.